VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 255)
z dnia 9 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 255)

9 lipca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 lipca do 31 grudnia 2014 r.,

– rozpatrzenie wniosku prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw,

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju – wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji Prezesa Rady Ministrów na temat zawartej umowy na zakup taboru kolejowego – Pendolino,

– rozpatrzenie projektu dezyderatu w sprawie planu działań dotyczących uruchomienia od grudnia 2014 roku połączeń kolejowych realizowanych przez spółkę PKP Intercity S.A. taborem kolejowym – Pendolino oraz dostosowania infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. (zgodnego z prawem polskim i europejskim) do jego eksploatacji,

– rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2013 r.” (druk nr 2452).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu oraz **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Bogdan Dombrowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Barbara Bańczak-Mysiak** zastępca dyrektora Departamentu Spraw Obronnych, Zarządzania Kryzysowego, Ratownictwa Medycznego i Ochrony Informacji Niejawnych Ministerstwa Zdrowia, **Maciej Mosiej** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Jakub Karnowski** prezes Zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Andrzej Pawłowski** wiceprezes Zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Andrzej Witkowski** prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego wraz ze współpracownikami, **Ryszard Kowalski** prezes Zarządu Związku Pracodawców-Producentów Materiałów dla Budownictwa, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Norbert Wyrwich** dyrektor Departamentu Zarządzania Ruchem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, mł. insp. **Leszek Jankowski** zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Włodarczyk** zastępca komendanta ds. operacyjnych Straży Miejskiej w Warszawie wraz ze współpracownikami, dr hab. inż. **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bogdanowicz** dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, ppłk **Piotr Sztrom** szef Wydziału

Prewencji Oddziału Żandarmerii Wojskowej w Bydgoszczy, ppłk **Ryszard Ociesa** szef Wydziału Centralnej Rejestracji Pojazdów SZ i Ubezpieczeń Komunikacyjnych w Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk wraz ze współpracownikami, **Piotr Mikiel** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Teodozja Nojszewska -Łasicka**, **Jolanta Misiak** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozpoczynam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Porządek dzienny posiedzenia składa się z kilku punktów. Najpierw planujemy przyjęcie planu pracy na drugie półrocze. W drugiej kolejności podejmiemy inicjatywę ustawodawczą. Porządek został rozszerzony o rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju – wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji Prezesa Rady Ministrów na temat zawartej umowy na zakup taboru kolejowego – Pendolino. Rozpatrzymy również projekt dezyderatu w tej sprawie. W punkcie piątym rozpatrzymy rządowy dokument dotyczący stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2013 roku (druk nr 2452).

Czy mają państwo uwagi do zaproponowanego porządku dziennego?

Nie słyszę, stwierdzam zatem, że Komisja go przyjęła. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

Chciałbym poinformować państwa, że w związku z realizacją porządku podczas dzisiejszego posiedzenia mamy okazję gościć reprezentantów resortu infrastruktury i rozwoju. Obecni są sekretarz stanu, pan Zbigniew Rynasiewicz oraz podsekretarz stanu, pan Zbigniew Klepacki. Pragnę przywitać zarówno obu panów, jak i licznie przybyły zespół ich współpracowników. Witam serdecznie.

W imieniu prezydium witam liczną grupę reprezentującą organizacje pozarządowe, stowarzyszenia, instytuty, które zajmują się tematyką będącą przedmiotem dzisiejszego posiedzenia.

Witam pana prezesa Jakuba Karnowskiego, prezesa PKP SA wraz z zespołem współpracowników.

W pierwszym punkcie porządku dziennego planujemy rozpatrzenie planu pracy na przyszłe półrocze. Prosiliśmy państwa o zgłaszanie propozycji. Podczas spotkania, które odbyło się w dniu dzisiejszym, prezydium Komisji przygotowało propozycję planu pracy.

Proszę o uwagi i ewentualne wnioski w tym zakresie.

Bardzo proszę, głos ma pan poseł Litwiński.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy mogę zabrać głos, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze.

Za chwilę udzielę głosu panu posłowi Litwińskiemu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, mam dwa pytania i ewentualnie związany z nimi wniosek.

Wszystkim dziękuję za przygotowanie planu pracy. Chciałbym zapytać o dwie kwestie.

W planie pracy znalazł w październiku się punkt nr 24, który przewiduje informację Generalnego Inspektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącą inwestycji na drogach krajowych w Małopolsce. Chciałbym zaproponować, aby ta informacja nie dotyczyła jedynie tego rejonu, ale wszystkich realizowanych w kraju inwestycji.

Wspominam o tym nie bez powodu i zapewne jeszcze kilkakrotnie podczas spotkań na tej sali będę musiał to powtórzyć. Mam przyjemność reprezentować ziemię bydgoską

oraz miasto Bydgoszcz, które jest ósmym pod względem wielkości w Polsce. Nie ma ono dostępu ani do autostrady, ani do drogi ekspresowej. Jeśli państwo pozwolą, będę starał się zabiegać o interesy mieszkańców tego regionu. Proponuję, panie przewodniczący, aby w punkcie nr 24 informacja dotyczyła inwestycji na drogach krajowych a nie tylko w Małopolsce.

Druga kwestia – ustalenie terminu posiedzenia oddaję do dyspozycji prezydium, ale chciałbym zaproponować kolejny temat do planu pracy. Od 2013 roku planowane było wejście Poczty Polskiej na giełdę. Realizacja tego przedsięwzięcia przeciąga się jednak w sposób dość zaskakujący. Nadeszła druga połowa roku 2014 i uważam, że warto, aby minister właściwy, sprawujący nadzór nad pocztą, zdał relację z sytuacji – czy plan dotyczący wprowadzenia poczty na giełdę jest aktualny. Jeśli tak, jaki jest jego stopień zaawansowania?

Pozwolę sobie złożyć dwa wnioski do planu pracy.

Tak jak powiedziałem, jeśli chodzi o termin, proszę aby szanowne prezydium zasugerowało odpowiednią datę posiedzenia.

Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wypowiadał pan poseł Piotr Król, informuję o tym, aby zachować porządek.

Proszę o zabranie głosu pana posła Andrzeja Guta-Mostowego.

Poseł Andrzej Gut-Mostowy (PO):

Mam przeciwny wniosek niż mój przedmówca.

Jestem za tym, aby utrzymać temat wspomnianego punktu planu pracy – analizy stanu dróg krajowych w Małopolsce. Nie neguję tego, że mogłyby się przydać analizy w tym zakresie z innych regionów. Nie jest dobrze rozpatrywać stan dróg w całej Polsce, na terenie szesnastu województw. Stopień szczegółowości jest zupełnie inny, jeśli analizuje się jedno województwo niż gdy analizuje się sytuację w całym kraju.

Nie odmawiam słuszności, że warto przeanalizować sytuację we wszystkich regionach Polski. Proszę jednak zostawić zapis dotyczący Małopolski w obecnym kształcie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi Gutowi-Mostowemu.

Szanowni państwo, ten punkt prac został wprowadzony na wniosek grupy posłów z Małopolski, na czele z panią poseł Anną Paluch. Jest to propozycja posiedzenia wyjazdowego do tego regionu. Bardzo dziękuję, że częściowo pan poseł Andrzej Gut-Mostowy wyręczył mnie w wyjaśnieniu tej kwestii. Łączenie tej tematyki nie jest wskazane, co nie oznacza, że nie warto rozważyć propozycji pana posła Piotra Króla i omówić kwestii zadań inwestycyjnych na przestrzeni całej sieci transportowej.

Głos ma pan poseł Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, dziękuję panu posłowi, który wyjaśnił pewne sprawy.

W planie pracy, przedstawionym przez państwa nie było informacji, że to jest posiedzenie wyjazdowe. Proszę mi wybaczyć to niedopatrzenie. Ze względu na mój krótki staż poselski miałem problem ze zrozumieniem dokumentu.

Chciałbym zmodyfikować mój wniosek, aby nie wprowadzać niepotrzebnego zamieszania. Jest to posiedzenie wyjazdowe, powinno pozostać w tej formie. Wycofuję mój wniosek.

Proszę Wysoką Komisję, ze względu na wyjątkową sytuację Bydgoszczy oraz fakt, że miasto nie ma dostępu ani do autostrady, ani do drogi ekspresowej, aby uwzględnić w planie pracy punkt dotyczący Bydgoszczy lub ziemi bydgoskiej, w zależności od decyzji prezydium.

Głos z sali:

W Bydgoszczu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mówi się w Bydgoszczy a nie w Bydgoszczu, proszę przekazać to temu panu. Dziękuję za ten sytuacyjny żarcik.

Proszę, aby w planie pracy ujęty został punkt dotyczący Bydgoszczy lub ziemi bydgoskiej, abyśmy mogli otrzymać informacje na ten temat. Bydgoszcz czeka na możliwość połączenia z autostradą lub drogą ekspresową, w związku z czym uważam ten wniosek za bardzo zasadny.

Pozwolę sobie w ten sposób zmodyfikować moje zgłoszenie zmiany w planie pracy, aby nie psuć planów kolegom z Małopolski.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Każdy z nas ma prawo składać wnioski. W ubiegłym roku odbyło się wyjazdowe posiedzenie Komisji i odwiedziliśmy ten region. Omawialiśmy wtedy sprawy Bydgoszczy oraz Torunia.

Poseł Piotr Król (PiS):

Z przykrością informuję, panie przewodniczący, że jak nie było dostępu do drogi ekspresowej, tak dalej nie ma. Jestem głęboko przekonany, że jeśli Komisja odwiedzi to miejsce ponownie, problem zostanie rozwiązany.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem pana intencję. Pragnę dodać, że na każde wyjazdowe posiedzenie musimy uzyskać zgodę pani marszałek Sejmu. Odbywają się więc one bardzo rzadko a najczęściej dochodzi do wyjazdowych posiedzeń zespołów poselskich lub podkomisji.

Proponuję zapisać wniosek pana posła Króla…

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, to nie musi być posiedzenie wyjazdowe.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

… z intencją jego realizacji.

Bardzo proszę, głos ma pan poseł Arkadiusz Litwiński a następnie – pan poseł Jerzy Szmit oraz pan poseł Jacek Tomczak.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam wniosek oraz prośbę.

W połowie czerwca w Szczecinie odbył się II Międzynarodowy Kongres Morski, w którym udział wzięła pani wicepremier Bieńkowska. W wyniku tego dwudniowego kongresu, w którym uczestniczyli przedstawiciele branży morskiej z całej Polski, zaproponowano szereg postulatów, które zawarto w odpowiedniej rezolucji. Mam propozycję, aby listopadowe posiedzenie, które ma dotyczyć informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju o realizacji ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz administracji morskiej rozbudować o dodatkowy punkt (to będzie trzeci lub czwarty miesiąc od czasu przekazania postulatów) – o informację na temat stanowiska rządu lub ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej w zakresie wspomnianych postulatów. Taki jest mój wniosek.

Mam również prośbę. Nie chcę, aby liczba posiedzeń Komisji wzrosła bez powodu. Chciałbym, aby w miarę możliwości, członkowie naszej Komisji raczyli rozważyć udział w posiedzeniu zespołu do spraw gospodarki morskiej w przyszłym tygodniu. Udział w nim wezmą członkowie prezydium Kongresu Morskiego. Wszyscy parlamentarzyści zostaną o tym poinformowani. Odbyły się już dwa spotkania tego rodzaju i udział w nich wzięło od czterech do pięciu parlamentarzystów. Stawia to nas w niezręcznej sytuacji, gdyż na spotkania przyjeżdża trzydziestu-czterdziestu przedstawicieli rynku. Nawet nie wszyscy członkowie podkomisji właściwej tym sprawom ,byli obecni podczas posiedzenia.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, aby głos zabrał pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem zgłosić nowy punkt do planu pracy.

Wydaje mi się, że już zgłaszałem tę sprawę, ale doszło do wielu zmian. Chodzi mi o informację rządu na temat realizacji programu przekopu Mierzei Wiślanej. Jest to rządowy program, który w pewnym momencie zatrzymał się w miejscu. Kilkakrotnie zadawaliśmy już pytania przedstawicielom rządu na ten temat. Nigdy nie udzielono nam jednak jednoznacznej i konkretnej odpowiedzi. Jeśli będzie to element prac Komisji, wówczas będziemy mogli przeprowadzić właściwą dyskusję w stosunku do tego zagadnienia.

Bardzo proszę o przyjęcie mojego wniosku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Głos ma pan poseł Jacek Tomczak.

Poseł Jacek Tomczak (PO):

Panie przewodniczący, pan poseł Król wspomniał wcześniej, że warto zająć się tematem Poczty Polskiej, gdyż w przyszłym roku mija trzyletni termin jej przygotowań do nowego przetargu na operatora wyznaczonego.

Poczta Polska dokonuje intensywnych restrukturyzacji, aby przygotować się do tego procesu. Warto, aby nasza Komisja monitorowała ten proces, gdyż jest to ostatnia prosta tych przygotowań. Temat warto potraktować szerzej i omówić kwestie wejścia poczty na giełdę.

Pragnę zaproponować temat: restrukturyzacja Poczty Polskiej w kontekście inwestycji zwiększających konkurencyjność spółki.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Głos pragnie zabrać jeszcze pani poseł Wielichowska.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałam zgłosić jeszcze jedną propozycję, którą moglibyśmy rozpatrzyć np. jesienią. Chodzi o rządowy program „Mieszkanie dla Młodych”. Ministerstwo mogłoby przedstawić informację na ten temat.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Rozumiem, że to były wszystkie wnioski, gdyż nie słyszę innych zgłoszeń. Wobec powyższego proponuję, aby wszystkie przedstawione wnioski zostały przedłożone na piśmie, do sekretariatu. Proszę pana posła Króla oraz pana posła Tomczaka, aby sprecyzowali treść wniosku, który dotyczyłby spraw Poczty Polskiej. Oba wnioski mają tę samą intencję.

Pragnę zapytać Wysoką Komisję, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia planu pracy, zaprezentowanego przez…

Głos ma pan poseł Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Tak.

Przedłożyłem dwie propozycje zmian i myślałem, że pan przewodniczący przyjął.

Pierwsza z nich dotyczyła projektu założeń ustawy o zamówieniach publicznych w warunkach realizacji publicznych inwestycji budowlanych, w tym drogowych i kolejowych. Są to założenia, które warto omówić.

Druga kwestia to ocena sytuacji na rynku materiałów budowlanych. Nadzór budowlany chyba nie nadąża z kontrolą, bowiem otrzymujemy informacje, że materiały budowlane nie spełniają norm ustalonych przez parlament.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pragnę dodać, że cały obszar tematyczny, związany z zamówieniami publicznymi, kwestie związane z ustawą o zamówieniach publicznych są obecnie właściwe Komisji Gospodarki. Jeśli mielibyśmy przyjąć taki temat w planie pracy, zapewne byłaby to informacja Komisji.

Tak też sugeruję.

Poseł Józef Racki (PSL):

Dobrze, rozpatrzymy to jako informację na temat tego, na jakim etapie są prace.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Drugi wniosek dotyczy poziomu zjawisk negatywnych i ograniczonej możliwości przeciwdziałania im oraz oceny sytuacji na rynku materiałów budowlanych?

Rozumiem, proszę sprecyzować oba wnioski na piśmie.

Pragnę zapytać Wysoką Komisję, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia planu pracy Komisji na drugie półrocze w kształcie przedłożonym przez prezydium wraz z uzupełnieniem, w formie tematów zgłoszonych przez posłów podczas dzisiejszego posiedzenia?

Nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła plan pracy na drugie półrocze.

Kolejny punkt porządku dziennego to rozpatrzenie wniosku prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

Przedstawię kilka słów wyjaśnienia.

Wysoka Komisjo, jesteśmy w trakcie procedowania projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Również dzięki naszej inicjatywie pojawiły się pewne propozycje zmian. Gdy przyjmowaliśmy inicjatywę Komisji, wskazana została potrzeba rozszerzenia ustawy o pewne ważne kwestie, które mają na celu usprawnienie procedur związanych z przygotowaniem i realizacją inwestycji w ramach sieci kolejowej. Oczywiście, jest to związane z planem inwestycyjnym w perspektywie lat 2014-2020. Nie muszę w tym gronie przedstawiać głębszych szczegółów. Ponieważ Biuro Legislacyjne wskazało, że rozszerzanie ustawy ponad przedłożenie jest niezgodne z regulaminem i konieczne jest przygotowanie oddzielnej inicjatywy ustawodawczej, przygotowany został taki projekt.

Proponuję, abyśmy analogicznie, tak jak w przypadku procedowanego projektu, wyszli z inicjatywą do laski marszałkowskiej, z projektem komisyjnym. Proponuję również, aby przed panią marszałek reprezentował nas pan poseł Józef Racki.

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa chciał zabrać głos w tej sprawie?

Nie słyszę zgłoszeń.

Czy jest sprzeciw podjęciu inicjatywy legislacyjnej przez Komisję i wystąpieniu do laski marszałkowskiej z komisyjnym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw? Chodzi o usprawnienie procedur przygotowania i realizacji inwestycji w ramach sieci kolejowej.

Nie słyszę sprzeciwu.

Stwierdzam, że Komisja podjęła decyzję o przedłożeniu do laski marszałkowskiej inicjatywy ustawodawczej. Pan poseł Racki będzie nas reprezentował przed panią marszałek Sejmu.

Bardzo dziękuję.

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu trzeciego porządku dziennego.

Przedstawię krótkie wprowadzenie.

Komisja Infrastruktury przeprowadziła dyskusję i uzyskała z resortu infrastruktury i rozwoju informacje dotyczące zakupu taboru kolejowego – Pendolino. Pamiętają państwo długą dyskusję jaka się odbyła na ten temat. W jej końcowej fazie pojawił się wniosek opracowania dezyderatu do Prezesa Rady Ministrów.

Równolegle, Klub Parlamentarny Prawa i Sprawiedliwości zwrócił się do pani marszałek Sejmu z wnioskiem o przeprowadzenie debaty na ten temat na sali plenarnej.

Wobec wniosku w sprawie przygotowania projektu dezyderatu, podczas posiedzenia prezydium Komisji, przygotowaliśmy następującą propozycję w tej sprawie: przyjmiemy

dezyderat skierowany do Prezesa Rady Ministrów i podejmiemy uchwałę, że debata, która miała miejsce podczas posiedzenia Komisji jest wystarczająca i Komisja wydaje opinię o braku konieczności przeprowadzenia dyskusji na sali plenarnej.

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa chciał zabrać głos w sprawie tej propozycji?

Dziękuję.

Otrzymali państwo tekst dezyderatu. Jeśli mają państwo uwagi, bardzo proszę.

Głos ma pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w imieniu Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości pragnę zgłosić wniosek, aby kwestia wniosku do pani marszałek została poddana pod głosowanie. Uważamy, że sprawa jest na tyle istotna, że oprócz omówienia jej podczas posiedzenia Komisji, powinniśmy ją również poruszyć podczas dyskusji na sali plenarnej.

Kolejna kwestia – jeśli chodzi o sprawę Pendolino i projekt dezyderatu, chciałbym zaproponować pewne uzupełnienie. W punkcie nr 2 piszemy o przyspieszeniu realizacji programu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz o informacji na temat opóźnień w stosunku do przyjętego przez Radę Ministrów narodowego planu i jego wdrażania. Proszę dodać jeden krótki fragment: „oraz informacji o realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z programem Pendolino". Nie chodzi tylko o sprawę ERTMS, ale również o inne inwestycje – jaki jest przebieg ich realizacji, jeśli chodzi o możliwości poruszania się z największymi szybkościami, jakie mamy uzyskać w ramach programu Pendolino.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, pragnę stwierdzić, że po konsultacjach w ramach prezydium Komisji wycofuję wniosek dotyczący głosowania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pragnę wyjaśnić, że z pełną świadomością, w imieniu prezydium Komisji, proponujemy przygotowanie dezyderatu. Nie zakończymy przecież dyskusji, ale w stosownym czasie rozpatrzymy odpowiedź. Propozycja ta wydaje się optymalna i dziękuję za wycofanie wniosku.

Pragnę zapytać państwa posłów, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dezyderatu w przedstawionym przez prezydium Komisji kształcie, z uzupełnieniem zaprezentowanym przez pana przewodniczącego?

Dziękuję, nie słyszę sprzeciwu.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia stanowiska Komisji, że debata, która miała miejsce podczas posiedzenia prezydium Komisji jest wystarczająca na tym etapie i nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia dyskusji na sali plenarnej?

Nie słyszę sprzeciwu.

Stwierdzam, że Komisja podjęła stanowisko w tej sprawie. W ten sposób zrealizowaliśmy punkty – trzeci oraz czwarty porządku dziennego.

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu piątego – rozpatrzymy rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2013 r."

Ogłaszam 5 minut przerwy, gdyż część z państwa opuści salę posiedzeń.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę pana ministra, aby wskazał osoby, które zaprezentują materiał. Chodzi o „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2013 r.".

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pan przewodniczący zdecydował, że mam wskazać osobę, która zaprezentuje materiał, tak też uczynię.

Poproszę o to sekretarza krajowej rady, pana Macieja Mosieja. Przygotowana została prezentacja. Myślę, że najpierw ją obejrzymy, zapoznamy się z materiałem a następnie odpowiemy na państwa pytania. Nie chcę zabierać państwu cennego czasu.

Sądzę, że tak będzie najlepiej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana prezesa o przedstawienie prezentacji.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Szanowni państwo, coroczne sprawozdanie jest obowiązkiem ustawowym przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który składa je Radzie Ministrów. Dotyczy ono stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych tym zakresie, w roku poprzednim.

W roku bieżącym, w dniu 18 kwietnia, sprawozdanie zostało przyjęte przez Komitet Stały Rady Ministrów a następnie – w dniu 19 maja przez Radę Ministrów.

Zawartość tegorocznego raportu oparta jest na trzech kluczowych aspektach. Po pierwsze, jest to zestaw informacji statystycznych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mówiąc inaczej, są to charakterystyki najważniejszych zdarzeń drogowych, ocena sytuacji w Polsce oraz w poszczególnych województwach. Po raz pierwszy został wprowadzony nowy element – określanie stanu realizacji tzw. Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za rok 2013. Kolejne *novum* to forma i zawartość raportu. Gołym okiem można zauważyć, że jest inny, mamy nadzieję, że bardziej czytelny, niż w latach poprzednich.

Z racji ustawowych terminów, dane na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wykorzystane na potrzeby tego opracowania były aktualne w dniu 15 lutego. Możliwe, że po tym terminie w policyjnej bazie zdarzeń i wypadków drogowych doszło do pewnych zmian, w związku z czym mogą zaistnieć pewne drobne różnice.

Slajd przedstawia sytuację Polski na tle Unii Europejskiej. W roku 2013, pomimo postępów i redukcji liczby wypadków oraz osób zabitych, nadal wyraźnie można zobaczyć na wykresie, że w przypadku liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców, plasujemy się wśród najgorszych. Mówiąc bardziej precyzyjnie, rysunek przedstawia sytuację lepszą niż w rzeczywistości. W roku 2013 byliśmy, o ile się nie mylę, na przedostatnim miejscu w Unii Europejskiej a pozycję po nas zajmowała Rumunia. Aby nadać pewnej perspektywy przedstawionym liczbom, na załączonym slajdzie mogą państwo zobaczyć postępy, jeśli chodzi o redukcję liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców w krajach Unii Europejskiej od 2004 roku, czyli w skali 10 lat. Znów można odnieść wrażenie, że jesteśmy bliscy średniej unijnej – 40% spadku na przełomie 10 lat. Tak naprawdę, wiele krajów, w których redukcje były mniejsze np. w Holandii, Finlandii lub w Belgii, startowało z dużo niższego poziomu – liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców była tam dużo niższa. Tak jak powiedziałem przed chwilą, w naszym kraju pod tym względem nadal jest bardzo źle.

Przechodzę do konkretów.

W ubiegłym roku doszło do spadku liczby wypadków o 3%, liczby zabitych o 6%, oraz zmniejszenia liczby rannych i ciężko rannych. Odnotowano natomiast większą liczbę kolizji. Ważne jest to, że powinniśmy odnosić te liczby do planu strategicznego, którym jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz celów, jakie postawiliśmy przed sobą na poziomie krajowym, do roku 2020. Tym celem na rok 2013 było nieprzekroczenie liczby 3193 osób zabitych na polskich drogach. Ta większa liczba wykazuje odchylenie o około 5%. Ubiegły rok powoduje zejście ze ścieżki wprost proporcjonalnej do roku 2020. Jeszcze większe odchylenie notujemy w zakresie osób ciężko rannych. Celem postawionym w narodowym programie jest, aby liczba osób ciężko rannych w roku 2020 nie przekroczyła 6900. Tak jak mogą państwo zobaczyć, w roku 2013 mamy 18% odchylenie od tego celu.

Ile osób zginęło? Przedstawione dane powtarzają się z zawartymi w sprawozdaniu i są próbą syntezy. Informacje zostały wybrane przez sekretariat. Jeśli uważają państwo, że pewne sprawy zostały niewystarczająco wyjaśnione, zapraszam do zadawania pytań.

Jeśli chodzi o rodzaje wypadków, tak jak mogą państwo zobaczyć, najechanie na pieszego skutkowało ofiarami śmiertelnymi wśród pieszych na poziomie ponad 1100 osób. W zderzeniach czołowych i bocznych zgonów również było wiele. Nie odnoszę się do liczby rannych. Kto najczęściej był ofiarą? Ponad 1030 ofiar stanowili piesi. Blisko 1600 zabitych kierowało pojazdami. Śmierć poniosło 650 pasażerów. Pozostałe kolumny tabeli opisują rannych w wypadkach.

Kto był sprawcą? Proporcje zasadniczo się nie zmieniają w stosunku do lat poprzednich. Można zauważyć pewne tendencje, analizując trendy długoletnie. Znakomitą większość wypadków stanowią te, w których sprawcami są kierujący oraz wypadki skutkujące ofiarami śmiertelnymi. W roku 2013 było 2269 takich wypadków, gdzie kierujący byli sprawcami. Piesi, którzy giną w tych wypadkach, byli sprawcami 579 zderzeń. Niekoniecznie piesi byli ofiarami tych wypadków. Pieszy może być sprawcą, przeżyć wypadek a ofiarą może zostać kierujący pojazdem.

Jak przedstawiają się dane, jeśli chodzi o kategorię kierujących, którzy byli sprawcami wypadków i jakie były ich przyczyny? Rozróżniamy dwie zasadnicze kategorie – wypadki oraz wypadki śmiertelne. Nadmierna prędkość była przyczyną 992 zgonów. Nieudzielenie pierwszeństwa pojazdom oraz nieprawidłowe wyprzedzanie przyczyniło się również do znacznej liczby wypadków. Wypadki spowodowane przez pieszych stanowią inną kategorię. Tak jak mogą państwo zobaczyć na slajdzie, przoduje nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem. Wedle statystyk policyjnych 290 osób zostało zabitych – na 1800 wypadków ogółem.

Uczestnicy ruchu giną od zderzeń czołowych, bocznych, najechania na pieszego, najechania na drzewo oraz z powodu wywrócenia pojazdu. Przedstawiłem kategorie zdarzeń. Mogą jednak państwo również zapoznać się z podziałem na wypadki w obszarze zabudowanym i niezabudowanym. Tak jak mogą państwo zobaczyć na slajdzie, liczba najechań na pieszych w terenie zabudowanym jest wyjątkowo wysoka – 723 zabitych. Na obszarze niezabudowanym zginęło 407 pieszych.

Na przełomie ostatnich miesięcy dyskusja w zakresie bezpieczeństwa drogowego skoncentrowana była przede wszystkim na kwestii kierowców nietrzeźwych. Pozwoliliśmy sobie pokazać konsekwencje wypadków z udziałem alkoholu – w których sprawca lub uczestnik wypadku był pod wpływem alkoholu. Tak jak mogą państwo zobaczyć, w tych wypadkach zginęło 298 kierowców oraz 122 pieszych.

Jeśli chodzi o rozkład miesięczny wypadkowości, przeważa drugi i trzeci kwartał roku. Na początku roku, znają państwo te tendencje, zimą wypadków oraz wypadków śmiertelnych jest mniej. Dodatkowo, nie ujęliśmy tego w przekazanym państwu sprawozdaniu, ale pozwoliliśmy sobie przedstawić wyniki badań zachowań, które stanowią o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Przygotowując przyszłoroczne sprawozdanie, informacje na ten temat zostaną umieszczone w dokumentach. Bardzo krótko o tym opowiem.

Z badań zleconych przez krajową radę, dotyczących zjawiska nadmiernej prędkości wynika przykładowo (wymaga to pogłębionych analiz), że jest to plaga na drogach krajowych przebiegających przez miejscowości. Aż 83% pojazdów badanych przekraczało dozwoloną prędkość. Dodatkowo, na ulicach dwujezdniowych w dużych miastach dozwoloną prędkość przekraczało 80% pojazdów. Można więc mówić o absolutnej powszechności tego zjawiska. Osoby jadące zgodnie z przepisami są w zdecydowanej mniejszości.

Być może interesujące jest spostrzeżenie, że wraz ze wzrostem kategorii drogi to zjawisko się nasila. Na drogach powiatowych dotyczy to 39% a na drogach krajowych – 72% kierujących.

Podkreślam, że były to badania przeprowadzone w oparciu o standardowe ograniczenia prędkości. Na drogach krajowych, powiatowych i wojewódzkich przeprowadzaliśmy badania biorąc pod uwagę ograniczenie prędkości do 90 km/h.

Chciałbym przedstawić państwu wyniki drugiego badania, które zostało przez nas wykonane, po raz pierwszy od sześciu lat. Dotyczyło ono zapinania pasów bezpieczeń-

stwa w Polsce. Proszę zauważyć, że w tym zakresie w stosunku do 2008 roku odnotowujemy duży przyrost, na poziomie 6%. Szczęśliwie się złożyło, że w roku bieżącym zostały opublikowane wyniki z krajów Unii Europejskiej. Wskaźnik zapinania pasów kierowcy i pasażera wynosi 84%. Z jednej strony można powiedzieć, że jest to wzrost, ale jeśli spojrzymy na pozostałe kraje, to w tej kategorii ponownie jesteśmy w gorszej połowie listy. Skala 84% w porównaniu do Hiszpanii, która znajduje się w środku puli, z poziomem 91% zapinania pasów, nie jest zadowalająca. Nie mówię nawet o krajach takich jak Czechy, gdzie pasy zapina 97% podróżujących samochodami. Dane te pokazują, że pewne sprawy jeszcze wymagają poprawy.

Przejdziemy teraz do omówienia tematyki regionów. Jeśli chodzi o wskaźnik liczby zabitych na 100 tys. wypadków, niechlubnym przodownikiem jest województwo lubelskie. Ważne jest to, że będziemy w kolejnych latach pokazywali przemiany tej sytuacji. Dane te pokazywaliśmy w ramach poprzednich sprawozdań, ale być może ta forma prezentacji sytuacji w regionach jest nieco bardziej przystępna dla państwa i innych odbiorców tego sprawozdania.

Jeśli chodzi o wypadki spowodowane nadmierną prędkością, niechlubnym liderem jest województwo warmińsko-mazurskie. Od 30% do 35% wypadków spowodowanych jest właśnie tam.

Jeśli chodzi o wypadki z udziałem pieszych, ich rozkład jest bardzo różny. Zdarzają się liderzy, tacy jak województwo opolskie, gdzie 19-20% spowodowanych wypadków jest tego rodzaju. Nie jest do duża liczba, ale stosunkowo wysoka w skali kraju.

Kolejna informacja dotyczy danych z końca roku. Możliwe, że na przełomie ostatnich siedmiu miesięcy doszło do pewnych zmian.

Zadaliśmy pytanie, czy województwa mają pomysł na to, jak radzić sobie z tym problemem. Chodzi o to, czy istnieją strategie i programy wojewódzkie. Tak jak można zauważyć, są pewne białe plamy. Wynikają one z tego, że pomimo próśb nie byliśmy w stanie otrzymać informacji o podjęciu prac nad programem, albo być może województwa takiego programu nie posiadają. Fakt istnienia programu na poziomie wojewódzkim nie oznacza, że jest on aktualny. Przykładowo, może on być realizowany od 2008 roku i właśnie ulega zakończeniu. Z informacji, jakie otrzymaliśmy wynika, że po przyjęciu narodowego programu w kilku rejonach rzeczywiście poważnie potraktowano ten temat. Prace nad aktualizacją lub nowymi programami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały rozpoczęte.

Zapewne przedstawiony slajd może być dla państwa mało czytelny, nie byliśmy tego w stanie dobrze pokazać, ale temat ujęty został w sprawozdaniu. To pewne *novum* – karta województwa. W sposób bardzo syntetyczny pozwala ona na sprawdzenie tego, jak sprawy w województwie się mają. Najważniejsze jest jednak to, jakie są kluczowe wnioski. Mamy nadzieję, że tego rodzaju informacja będzie wykorzystywana do pracy na poziomie województw i pozwoli zrozumieć, na czym należy się skoncentrować.

Kolejny aspekt, który pragnę omówić, to program realizacyjny, czyli zestaw działań, których wykonanie służy realizacji strategicznych priorytetów zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Narodowy program został przyjęty w czerwcu ubiegłego roku. Na poziomie krajowej rady zapadła decyzja, aby przyjąć zestaw konkretnych działań na rok 2013. Składa się na niego 56 różnych elementów, za które odpowiedzialni byli przedstawiciele poszczególnych resortów, pracownicy Komendy Głównej Policji oraz Dyrekcji Generalnej Krajowych Dróg i Autostrad. Działania zostały uszeregowane zgodnie ze strukturą przyjętą na poziomie narodowego programu. Siedemnaście z nich dotyczyło legislacji. Szczegóły są w sprawozdaniu, ale podam szczegóły stanu realizacji. Po raz pierwszy zdecydowaliśmy się na opublikowanie dyskusji przeprowadzonej na poziomie krajowej rady. Sytuacja jest następująca: 34 zadania zostały zrealizowane, 13 zadań zrealizowano częściowo a 9 – nie zostało zrealizowanych.

Przykładowo, wśród zadań zrealizowanych znajduje się: wdrożenie instrukcji racjonalnego stosowania lokalnych ograniczeń prędkości przez generalną dyrekcję – zapowiedziane i wykonane w ubiegłym roku. Na poziomie sekretariatu przeprowadziliśmy

szkolenie z zasad uspokajania ruchu drogowego dla projektantów i samorządowych zarządców dróg.

Kolejny przykład to opracowanie zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiaru przez urządzenia rejestrujące. Mówiąc w skrócie, polegało to na uporządkowaniu spraw związanych ze stacjonarnymi fotoradarami. Dodatkowo wyeliminowano z dróg puste maszty fotoradarowe.

Przykłady działań zrealizowanych częściowo: przeprowadzenie audytu dróg pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T oraz rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu. Ten drugi projekt w ubiegłym roku został zrealizowany częściowo, ale nastąpiły przesunięcia czasowe, jeśli chodzi o odcinkowy pomiar prędkości oraz urządzenia do rejestrowania gazu na czerwonym świetle.

Niezrealizowane zostało opracowanie dokumentacji do przebudowy jednojezdniowych odcinków dróg krajowych do tzw. przekroju 2+1 oraz wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości.

Przedstawię komentarz – zapewne orientują się państwo, że na przełomie ostatnich tygodni Rada Ministrów przyjęła ten projekt i jest on na dobrej drodze, aby znaleźć się wkrótce w parlamencie. Pokazujemy jednak uczciwie, że nie zrealizowano tego projektu w roku 2013, tak jak planowano początkowo.

Dziękuję za uwagę.

Pozwolę sobie udzielić dodatkowej informacji, zapewne uprzedzając państwa pytania, choć przedstawiciele policji również mogą służyć państwu wiedzą w tym zakresie. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na przełomie sześciu miesięcy bieżącego roku, w porównaniu do roku poprzedniego ujawnia, że sytuacja uległa pogorszeniu. Możliwe, że te liczby jeszcze się pogorszą, ze względu na tzw. domarcia. Dane pochodzą z dnia 8 lipca. Jeśli w ciągu 30 dni, od dnia 30 czerwca, w szpitalu umrze ofiara wypadku drogowego, statystyki będą jeszcze gorsze.

Może wydawać się, że różnice procentowe są niewielkie, ale odwołuję się do wstępu do mojej wypowiedzi. W roku bieżącym, naszym celem powinno być ograniczenie liczby ofiar do roku 2020 do liczby mniejszej niż 2 tys. – powinniśmy uzyskać liczbę mniejszą od 3 tys. ofiar śmiertelnych w roku bieżącym. Obecnie przekroczyliśmy dane z analogicznego okresu roku ubiegłego, który zakończył się liczbą 3357 zabitych na polskich drogach.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Informację przedłożył pan Maciej Mosiej z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Wysoka Komisjo, w posiedzeniu uczestniczy również podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji, pan Bogdan Dombrowski.

Witam pana ministra i przepraszam, że pana nie przedstawiłem.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Bogdan Dombrowski:

Jestem również członkiem rady.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam.

Dziękujemy, że jest pan z nami.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zgłoszenia.

Wypowie się pani poseł Anna Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję.

Mam krótkie pytanie: dlaczego wśród przedstawionych danych nie zaprezento wano liczby wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów? Osoby na bieżąco korzysta-

jące z dróg wiedzą, że ruch motocyklowy i rowerowy na drogach publicznych jest bardzo poważnym utrudnieniem i rodzi wiele komplikacji. W poprzednich sprawozdaniach, które analizowaliśmy rok i dwa lata temu, przedstawione były wypadki z udziałem rowerzystów i motocyklistów.

Dlaczego w przedstawionych statystykach tego nie wykazano?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Andrzeja Adamczyka o zabranie głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie, przedłożony raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest kolejnym działaniem, które zgodnie z ustawą ma wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Myślę, że autorzy tego projektu mają świadomość słabości pracy, którą przedłożyli Wysokiej Izbie. Jeśli jej nie mają, odsyłam ich do statystyk Komendy Głównej Policji. Polecam paniom i panom posłom witrynę kgp.pl – proszę skorzystać z iPadów i wejść na stronę statystyk drogowych. Można tam zobaczyć bardzo dogłębne analizy, które dotyczą wypadków, ich przyczyn, skutków, miejsc powstawania.

Odnoszę wrażenie, że autorzy tej informacji posłużyli się danymi ze strony KGP, ale nie chciało im się poddać ich głębszej analizie. Dysponuję sprawozdaniem KGP na moim iPadzie. Proszę zwrócić uwagę na zmiany. Dzięki nim można uzyskać wiedzę o tym, co naprawdę dzieje się na polskich drogach.

Jeśli piszą państwo o tym, że w stosunku do innych państw europejskich jesteśmy na dobrym miejscu, liczba wypadków drogowych spada oraz zginęła określona liczba osób, to nie wystarczy. Te statystyki są ogólnodostępne. Oczekuję materiału, z którego coś będzie wynikało.

Jestem zawiedziony, że materiale przedstawionym, wśród przyczyn powstawania wypadków nie odnoszą się państwo – zwracam się do autorów – do stanu nawierzchni i dróg. Nie znalazłem w raporcie takiego odniesienia. Autorzy informacji całkowicie pominęli ten aspekt wypadkowości.

Nie opisano również wpływu na wypadkowość liczby przejść dla pieszych, jakości poboczy oraz instalacji poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Może się mylę i coś przeoczyłem.

Proszę powiedzieć mi, na której stronie informacji mogę przeczytać o wspomnianych przeze mnie zagadnieniach?

Jestem zaskoczony, że Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie dostrzega problemu kolein na polskich drogach. Są one przyczyną wypadków. Chciałbym dowiedzieć się, jak wielu. Jeśli posłowie Komisji Infrastruktury opiniują wydatki budżetowe m.in. na poprawę stanu dróg, chciałbym wiedzieć (i myślę, że moi koleżanki i koledzy również), jak przedstawiają się przyczyny wypadków drogowych, jeśli chodzi o stan nawierzchni, koleiny itp?

Następna kwestia dotyczy sprawy omawianej przez panią poseł Annę Paluch – zignorowano udział rowerzystów w ruchu drogowym. Prawdopodobnie są oni sprawcami dużej części wypadków. Nie wiem, czy są oni w szczególny sposób pomijani przez twórców raportu. Bardzo proszę o odpowiedź i powielam pytanie pani poseł Anny Paluch.

Napisali państwo o nadmiernej prędkości – nic się nie zmienia, magiczna liczba 28% wypadków tym spowodowanych utrzymuje się. Nie podają państwo w raporcie relacji procentowych, które uważam za niezbędne, jeśli mamy ocenić zagadnienie. Suche liczby nam nic nie mówią. Jeśli nie ma informacji o danych procentowych, co nam mówi dramatyczna liczba 6 tys. zabitych na polskich drogach? To żadna informacja. Podają państwo jedynie liczbę zabitych, rannych oraz wypadków.

Jeśli pan pozwoli, chętnie posłucham wyjaśnienia w związku z przedstawionymi przeze mnie wątpliwościami.

Liczba zabitych na polskich drogach nie zmienia się znacząco. Odsyłam do statystyk KGP, są one przejrzyste i wynika z nich wiele. Wypadki spowodowane nadmierną

prędkością stanowią 28%. Czy jest to jednak wynik przekroczenia prędkości a może – niedostosowania prędkości do warunków jazdy? Proszę o wyjaśnienie, co to znaczy „nadmierna prędkość”. Czy chodzi o przekroczenie dopuszczalnej prędkości na danym odcinku drogi, w miejscu gdzie doszło do wypadku a może – niedostosowanie prędkości do warunków jazdy?

Są to podstawowe sprawy, jakie powinny zostać uwzględnione w raporcie. Niestety nie zostały. Raport jest absolutnie powierzchowny i nie oddaje rzeczywistości.

Jeśli raport miałby być instrumentem i narzędziem, przedstawionym paniom i panom posłom oraz senatorom, które miałoby być pomocne przy podejmowaniu decyzji w sprawie nowelizacji ustaw dotyczących kierujących pojazdami oraz uczestników ruchu drogowego, brakuje mi w nim uwzględnienia symulacji i odpowiedzi na pytania: jakie są przyczyny spadku liczby wypadków drogowych, jak statystyki odnoszą się do oddawanych do użytku autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic miast?

Chciałbym wiedzieć, o ile byłoby mniej wypadków, gdyby funkcjonowały odcinki autostrad i dróg ekspresowych, które zaplanowano, ale jakich nie zrealizowano. Jak przekłada się to na liczbę wypadków? Nie uwzględniono w raporcie podstawowych spraw.

Panie przewodniczący, pragnę złożyć wniosek. Zwracam się do pana ministra (nie jest on twórcą tego raportu, czego mam świadomość) oraz do autorów informacji, aby przy kolejnej okazji skorzystali z materiałów Komedy Głównej Policji. Są one niezmiernie pouczające, analizy przeprowadzone zostały na wielu poziomach, statystyki dostarczają np. wiedzy o tym, na których drogach dochodzi najczęściej do wypadków drogowych i z jakim skutkiem. Jeśli w dniu dzisiejszym mówimy o budowaniu drogi S3 oraz możliwości wybudowania drogi S7 (wiem, że jest to tzw. droga śmierci, a koncentracja wysiłku inwestycyjnego na tej trasie jest marna, aby nie powiedzieć, że żadna) – nie przygotowali państwo podziału wypadkowości uwzględniającego konkretne odcinki drogowe. Wystarczyło skopiować te dane ze strony KGP i raport byłby pełny.

Jeśli chodzi o sprawy dotyczące stanu nawierzchni, pragnę państwu przypomnieć, że raport Najwyższej Izby Kontroli z 2010 roku uwzględniał sprawy dotyczące stanu nawierzchni i jakości dróg. Odnosił się również do stanu szkolenia kierowców. Rada nie odniosła się do stanu szkolenia kierowców w Polsce. Pominięto całkowicie ten problem, nie dostrzega się go.

W związku z takim zasobem informacji uwzględnionym w raporcie, licząc na wyjaśnienia i korzystając z udzielonego mi głosu, pragnę powiedzieć, że nie zmienią one sytuacji i wnioskuję o odrzucenie informacji przez sejmową Komisję Infrastruktury. Niech to będzie *memento* dla twórców raportu na przyszłość, gdyż musimy dbać o wysoką jakość naszej pracy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Bardzo proszę, aby głos zabrał pan przewodniczący Józef Racki.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie i panowie, mam zupełnie inne zdanie.

Uważam, że materiał jest bardzo dobrze opracowany i spełnił nasze oczekiwania. Ma on za zadanie przedstawić stan faktyczny. Jeśli się z nim dokładnie zapoznamy, możemy dowiedzieć się na jakich drogach dochodzi do wypadków. Podane i przeanalizowane są dane z każdego województwa. Z przedstawionych materiałów można wyciągnąć wnioski, jeśli się je dokładnie przeczyta.

Przeraża mnie pewna sprawa: tabela wypadkowości w zależności od wieku. Do największej liczby wypadków dochodzi z udziałem osób w wieku od 18 do 34 lat. Druga kategoria to osoby od 65. do 69. roku życia. Powyżej 70. roku życia ludzie przestają jeździć samochodami, gdyż wypadków jest mniej. Nie wyobrażam sobie, że ten materiał został opracowany przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji bez dobrych podstaw i materiałów źródłowych. Minister nie dysponuje takimi danymi.

Druga kwestia, która mnie przeraża, jaka wynika z tego materiału… nie chodzi nawet o nadmierną prędkość, bowiem nie przestrzegamy ograniczeń wynikających ze znaków drogowych. Od wielu lat walczę w Wielkopolsce o prawidłowe ustawienie znaków drogowych. Jeśli poprawimy znaki drogowe w miejscach, gdzie można bezpiecznie jechać z prędkością 70 km/h pomimo ograniczenia do 50 km/h oraz w innych gdzie można jechać bezpiecznie z prędkością 50 km/h pomimo ograniczenia do 30 km/h – jestem przekonany, że liczba wypadków spadnie. Niedawno wracałem autostradą z Warszawy. Prowadzono na niej jakieś prace i ustawiono znak o zwężeniu jezdni. Korek powstał na kilka kilometrów. Jechałem przez dobrą godzinę i mogłem zobaczyć, że drugi pas w ogóle nie był zajęty. Mam z tego powodu pretensje do zarządców drogi, nie tylko do generalnej dyrekcji. Dyrekcja powinna zrobić porządek ze znakami drogowymi na drogach krajowych i autostradach. Województwa również powinny poprawić oznakowanie.

Proszę zwrócić uwagę na to, co się dzieje. Do wypadków dochodzi w dzień, przy dobrych warunkach atmosferycznych i na suchej jezdni. Wypadków jest najwięcej, gdy warunki do jazdy są najlepsze. Świadczy to o tym, że jeździmy brawurowo i chcemy jak najszybciej dojechać do celu. Z tego wynika, że drogi ekspresowe i autostrady mogłyby wyeliminować tego rodzaju wypadki. Nie ma znaczenia, czy na pieszego najedzie się w obszarze zabudowanym, czy nie. Byłem zwolennikiem noszenia świateł odblaskowych (niedawno przyjęliśmy ustawę w tym zakresie) na terenie niezabudowanym. W terenie zabudowanym zabitych jest więcej, ale osoby wchodzą na jezdnię w obu przypadkach.

Co jest dla mnie istotne? W piątek zawsze kończymy prace Sejmu. Jeśli zwrócimy uwagę to tego dnia dochodzi również do największej liczby wypadków. Nie sugeruję, że posłowie podnoszą te dane statystyczne. Ludzie jadą na weekendy, wracają do domów. W sobotę zabitych jest najwięcej, co jest dla mnie zaskakujące, gdyż ludzie przeważnie nie wyjeżdżają ani nie wracają do domów z urlopów tego dnia. Jeśli popatrzymy na to, w jakich godzinach wypadków jest najwięcej – od 14.00 do 18.00. Jest to czas, gdy ludzie kończą pracę i śpieszą się gdzieś.

Pragnę przedstawić komentarz w oparciu o dane z województwa wielkopolskiego.

Dostrzegam znaczną poprawę. Największy odsetek zabitych w województwie stanowią piesi. Procent wypadków z udziałem nietrzeźwych był najniższy w kraju. Ludzie mieszkający na terenie Wielkopolski przestali pić wsiadając za kierownicę. Myślę, że warto zastanowić się nad tym materiałem. Jest on rzetelnie przygotowany. Statystyka została pokazana obrazowo. Struktura wypadków w Wielkopolsce została pokazana w stosunku do pieszych i zabitych. Problem stanowią również piesi a nie tylko kierowcy. Jeśli spojrzymy na moje miasto – Kalisz – to na 1 tys. mieszkańców przypada 900 samochodów. Gdzieś one muszą jeździć. Dróg nie przybywa tyle, ile samochodów. Bezpieczeństwo na drogach również nie poprawia się wystarczająco szybko. Miasto jest placem budowy, rozbudowuje się, tworzone są nowe przejścia dla pieszych i rowerzystów. Być może liczba wypadków ulegnie zmianie.

Wraz z uwagą, abyśmy zastanowili się nad dostosowaniem znaków drogowych, wnoszę o przyjęcie materiału, zasługuje on na pochwałę.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę, głos ma pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pragnę przedstawić sprostowanie.

Odniosłem wrażenie, że pan poseł Racki odwołał się do mojej oceny raportu. Gdy mówiłem o informacji dotyczącej wypadków na terenie województw i konkretnych dróg, wiedziałem o czym mówię. Potrafię czytać ze zrozumieniem i rozumiem przedstawione obrazy. Jeśli mówimy o regionach, na obrazkach przedstawione są wielkości procentowe w przedziałach, w trzech kolorach. Przykładowo są to wszystkie wypadki drogowe z udziałem pieszych – plamy jasne i ciemniejsze. Są województwa w których wypadków jest mniej i takie, na terenie których jest ich więcej. Nie ma informacji – do tego odnosiłem się w swoim wystąpieniu – czy do wypadków doszło na drogach municypalnych czy

krajowych. Jeśli były to drogi municypalne, to czy były to drogi powiatowe, gminne, czy wojewódzkie? Nie ma takich informacji w raporcie. Na drugim obrazku również. Dotyczy on wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. Nie pozwala nam to wykorzystanie materiału w dalszych pracach Komisji nad budżetem, gdy określamy nakłady na bieżące utrzymanie i remonty dróg.

Przykład Komendy Głównej Policji i jej statystyk jest zasadny. Podane są konkretne numery dróg, wraz z liczbą wypadków, zabitych, rannych, w latach 2012-2013. Mamy dzięki temu jasność (mówię o informacji podanej przez KGP), które drogi w pierwszej kolejności wymagają rozpoczęcia inwestycji.

Z pełnym szacunkiem panie pośle, ale z tych tabel trudno wywnioskować, jak ustalić priorytety inwestycyjne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego o zabranie głosu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym prosić o to, aby w ramach danych uzupełniających raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały przedstawione pewne dodatkowe informacje. Może nie w dniu dzisiejszym, ale należy to zbadać.

Zapoznałem się z uzasadnieniami niektórych zmian legislacyjnych. Na skutek różnego rodzaju inicjatyw wprowadzamy wiele przepisów, bez odpowiedniej analizy. Nie dysponujemy materiałami dotyczącymi skutków oraz wpływów wprowadzonych przepisów. Ustawa nakazująca jazdę na światłach w dzień została wprowadzona w 2006 roku. Proszę o przeprowadzenie analizy, która pokaże, jaki miało to wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w związku z tym, że przeczytałem skrót raportu o skutkach wycofania się przez Austrię z obowiązku jazdy przy włączonych światłach w dzień. W Austrii w 2008 roku obowiązkiem była jazda na światłach mijania w dzień. Po szeregu badań nad skutkami wprowadzenia tych zmian okazało się, że spowodowało to wzrost wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. W 2008 roku, zachęcając do wprowadzenia specjalnych świateł sygnalizacyjnych, austriacki parlament wycofał się z ustawowego obowiązku jazdy przy włączonych światłach w dzień.

Jeśli nie poprawia to bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, to tylko generuje koszty. Nie wiem, czy są dane prawdziwe, ale w Internecie można przeczytać informacje, że koszty jazdy przy włączonych światłach w dzień to około 400 mln zł, które zarówno przedsiębiorcy, jak i obywatele ponoszą z tego tytułu. Mowa o cenach ropy i gazu – czyli paliwa. Zużycie paliwa wzrasta od 2 do 2,5%, dwukrotnie wzrasta zużycie żarówek oraz półtorakrotnie wzrasta zużycie akumulatorów, których utylizacja jest trudna.

Wprowadzenie tej ustawy w 2006 roku mogło być przejawem lobbingu. Potrzebna jest analiza, czy dzięki temu stan bezpieczeństwa się poprawił. Sygnały, że w Austrii nie doszło do poprawy, budzą niepokój. Szkoda, że nie prowadzimy takich badań.

Kolejna kwestia – rzeczywiście nie dysponujemy analizą wypadków z udziałem rowerzystów, jest to szczególnie ważne. Niedawno wprowadziliśmy szczególne uprawnienia dla rowerzystów. Niedawno, podczas posiedzenia Komisji mówiłem o tym, nawiązując do wypadku, który został wywołany wtargnięciem rowerzysty na drogę. Pomimo tego, policja uznała, że była to wina kierującego pojazdem, gdyż rowerzysta zgodnie z przepisami miał pierwszeństwo na przejściu, ale poruszał się tak, że pani, która go potrąciła, nie miała szansy uniknąć wypadku. Wprowadziliśmy przepisy o jeździe parami itp. Jak te zmiany przedstawiają się w statystykach wypadków?

Obecnie procedujemy ustawę, która ma znacząco podnieść uprawnienia pieszych w ruchu drogowym. Pieszy musi zasygnalizować wejście na przejście dla pieszych. W ramach prac podkomisji zajmujemy się tą ustawą. Pierwszeństwo ma mieć pieszy zbliżający się do przejścia. Kierowca, który musi obserwować znaki, wskaźniki, będzie musiał zastanawiać się, czy pieszy ma zamiar przejść przez ulicę. Prace nad tą ustawą będą trwały. Proszę o przedstawienie nam opinii Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w tej sprawie: w jakim zakresie wpłynie ona na bezpieczeństwo? Jeśli zwrócimy

uwagę na fakt, że wskutek najechania na pieszego doszło do 1130 wypadków, powinniśmy przeanalizować, do ilu z nich doszło z winy kierowcy. Wedle danych, wypadków w których winny był kierowca było 143.

Jeśli weźmiemy pod uwagę nieostrożne wejście na jezdnię, przechodzenie w nieprawidłowym miejscu, możemy zobaczyć, że wypadków z powodu niewłaściwego zachowania się pieszego było znacznie więcej niż z winy kierowców. Aż 176 wypadków było spowodowane chodzeniem po nieprawidłowej stronie jezdni, w tym 52 osoby poniosły śmierć. Stanie na jezdni lub leżenie na niej przyczyniło się do 138 wypadków. Nieostrożne wejście na jezdnię wiązało się z 290 wypadkami. Wejście na ulicę zza przeszkody przyczyniło się do śmierci 20 osób. Przekroczenie jezdni w niedozwolonym miejscu spowodowało 76 zgonów. Tylko 143 wypadki związane były z najechaniem na pieszego. Nie analizujemy, czy doszło do tego w sposób umyślny lub zawiniony.

Jeśli w związku z przedstawionymi danymi zdecydujemy się na zwiększenie uprawnień pieszych, czy nie przyczyni się to do wzrostu wypadkowości? Piesi często wchodzą na jezdnię w sposób bezczelny, szczególnie piesi będący kierowcami. Zapominają o tym, że często kierowcy muszą przez to gwałtownie hamować. Nierzadko dochodzi do takich przypadków. Chodzi o realną analizę. Są państwa, gdzie większe uprawnienia mają kierujący a nie piesi. Trzeba zwrócić uwagę na statystyki wypadkowe takich państw. Przykładem może być Turcja, gdzie pieszy musi szczególnie uważać. Może wejść na jezdnię tam, gdzie nie ma oznaczonego przejścia tylko wtedy, gdy w pobliżu nie ma pojazdów. Należy zobaczyć, jak kształtują się tam statystyki wypadkowe i je porównać. Często analizujemy to, co dzieje się w innych krajach. Jeśli weźmiemy pod uwagę to, że do 1/3 wypadków dochodzi z udziałem pieszych, jest to kwestia, do której musimy odnieść się bardzo poważnie. Zmniejszenie liczby wypadków w tym zakresie może spowodować znaczne zmniejszenie wypadków ogółem. Liczba 1130 wypadków, na 3300 wypadków łącznie, jest bardzo duża. To dokładnie 1/3 wypadków z udziałem pieszego. Wydaje mi się, że to bardzo ważna sprawa.

Ogólne podejście jest takie, że pieszym należy dać większe uprawnienia, kierowca musi jeździć ostrożnie. Wyraźnie można zobaczyć, wyciągając wnioski z przedstawionych danych, że sytuacja nie jest oczywista. W ramach wypadków z udziałem pieszych, winę najczęściej ponoszą piesi. Może należy karać pieszych za nieprzestrzeganie przepisów o ruchu drogowym? Jesteśmy nastawieni na karanie i rozliczanie kierowców. W polityce ruchu drogowego nie odnosimy się do tematu pieszych. Traktujemy pieszego jak świętą krowę. Cały czas mówi się o kierowcach. Aż 1/3 wypadków, jeśli odejmiemy 143 wypadki, 1000 wypadków jest z winy pieszego, w oparciu o przedstawione dane. Należy się zastanowić, jak zmobilizować pieszego do racjonalnego zachowania. Przyczyn tego zachowania w analizach i wypowiedziach państwa, w moim przekonaniu, było znacząco za mało.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan minister Rynasiewicz prosiło głos a następnie będziemy dalej kontynuowali omawianie tego punktu porządku dziennego.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, prawda jest taka, że – tak jak w przypadku zdrowia i ruchu drogowego – wszyscy mamy swoją opinię, podobnie jak w przypadku rozgrywek piłkarskich.

Prawdopodobnie nikt z siedzących na sali nie przewidział wczorajszego wyniku, ale uważamy, że na tym się znamy. Gdybyśmy sięgnęli do stenogramów z posiedzeń Komisji sprzed roku (doskonale pamiętam ten fakt) – nie chcę wskazywać, który z przedstawicieli opozycji powiedział, że metodyka tworzenia tego dokumentu przyjęta przez nowy skład sekretariatu jest bardzo dobra i w ten sposób należy je przygotowywać w przyszłości.

Dane, które policja zawiera w swoich dokumentach przygotowywane są przez dłuższy okres czasu niż te, które mogą zostać użyte na potrzeby informacji, jaką państwu przedstawiamy. Przypomnę, że składamy ją do dnia 31 marca, czyli dysponujemy danymi, jakie napływają do nas do dnia 15 lutego. Policja ma dodatkowe pól roku na analizę,

co pozwala na pozyskanie większej liczby informacji. Mówili państwo o tym, aby nie powielać informacji przedstawianych przez policję, ale przygotować dokument czytelny dla wszystkich, w tym dla mediów. Powinien on być bardzo przejrzysty, przy unikaniu obszerności materiału, aby zawierał istotę właściwego przekazu. W dużym stopniu, pod wpływem dyskusji nad dokumentem z roku 2012, w takiej formule został skonstruowany przedstawiony państwu druk w dniu dzisiejszym.

Mogę zgodzić się z uwagami, że należało przedstawić diagnozę. Powinniśmy przedstawić sytuację, diagnozę i podejmowane działania legislacyjne, gdy stwierdziliśmy, że coś należałoby poprawić. Kara jest nieuchronna, wszyscy mamy tego świadomość. W różny sposób poruszamy się po drogach. Możemy o to zapytać przedstawicieli policji. Pan Maciej Mosiej podkreślał, że problem stanowi nadmierna prędkość. Wiele jest do zrobienia w tym zakresie. Wkrótce otrzymają państwo dokument rządowy – projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. Będziemy, podczas jego omawiania dyskutowali o nieuchronności kary. Dokument powstał w wyniku uzgodnień pomiędzy kilkoma resortami. Zawiera wiele zmian, które spowodują dyskusję. Może nie zawsze jest ona merytoryczna, ale czasami polityczna. W dokumencie zostaną uwzględnione elementy dotyczące dodatkowych badań dla recydywistów, zmiany w zakresie eliminowania z ruchu drogowego osób przekraczających prędkość dozwoloną o więcej niż 50 km/h oraz większe sankcje za przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości. Ma to związek z naszą dyskusją.

Słusznie podkreślają państwo – debata na ten temat toczy się od lat, istnieje problem z ujednoliceniem przepisów. Nie są one dostosowane do podejmowanych na drogach inwestycji. Kwestia dotyczy wszystkich zarządców, nie tylko generalnej dyrekcji.

Pragnę poinformować, że podjęliśmy działania, zmierzające do tego, aby rozstrzygnąć kwestie związane z wytycznymi do rozporządzenia, jeśli chodzi o znaki, sygnalizację i urządzenia infrastruktury drogowej. Prace w tym zakresie są bardzo intensywne.

Myślę, że wszystkie podjęte przez nas działania przyniosą korzyści. Wreszcie stworzone zostanie rozporządzenie, które ujednolici te wszystkie kwestie. Bardzo nam na tym zależy. Tak jak powiedziałem, nie odsuwamy sprawy na boczny tor. Dane dotyczące rowerzystów zostaną uzupełnione, przy wykorzystaniu pracy sekretariatu oraz bazy Policji. Nie jest to znaczący problem.

Pragnę przypomnieć, że rok temu dokument o analogicznej formie uzyskał pochwałę Komisji. Nie słyszeliśmy wniosków sprzeciwiających się jego przyjęciu. Mówiono pozytywnie o tym, że nie jest to wersja książkowa, pominięto zbędne opisy, zachowano przejrzystość oraz, że mogą się z nim zapoznać parlamentarzyści i nie tylko.

Temat jest trudny i obszerny. Wymaga wielu działań, nie tylko ze strony resortów infrastruktury, administracji i cyfryzacji, sprawiedliwości oraz spraw wewnętrznych. W ramach prac rządu został utworzony zespół, który przygotował stosowne nowelizacje, które doprowadzą do tego, że powstaną przepisy uzupełniające ten obszar i tworzące wspólną wartość.

Zawsze możemy dyskutować o sposobie finansowania dróg – od gminnych po powiatowe i wojewódzkie. Pieniądze przeznaczane na ten cel są zawsze zbyt małe, z czego zdają sobie państwo sprawę. Każdy zarządca dróg w Polsce ma zbyt małe środki, aby spełnić wszystkie oczekiwania. One cały czas rosną, co jest z tym zrozumiałe. Każdy będzie borykał się z tym problem. Nie należy się łudzić, że przyjdzie ktoś, kto z użyciem czarodziejskiej różdżki spowoduje, że pieniądze na utrzymanie dróg będą większe. Tak się stanie, jeśli sytuacja budżetu się polepszy. Podobnie sprawa się ma w przypadku dróg krajowych.

Realizujemy określone programy skierowane do najbardziej niebezpiecznych miejsc, jakie należy szybko doprowadzić stanu, w którym nie będzie niebezpieczeństwa wypadków. Można powiedzieć, że na ten cel można wydać każde pieniądze.

Wiedzą państwo doskonale, że istnieją pewne problemy. System jest w miarę spójny, ale wymaga dużych wydatków budżetowych i działań związanych ze zrozumieniem, że warto wydawać na ten cel środki finansowe.

Przypomnę dyskusję o fotoradarach – dyskusja merytoryczna często przeradza się w czysto polityczną. Jeśli ktoś chce, aby kara za przekroczenie prędkości była restryk-

cyjna, siły polityczne, które myślą, że można coś na tym ugrać tworzą inny scenariusz. Tak się dzieje. Należy uderzyć się w pierś. Nie wszystko w tym obszarze jest uregulowane właściwie, zapewne z tego powodu, że polityka ma zbyt duży wpływ na nasze działania. W przypadku sytuacji do jakich dochodzi na drogach, nie powinno się uprawiać polityki.

Zgadzam się, że należy uzupełnić dane dotyczące stanu nawierzchni. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby w tym dokumencie znalazły one swoje miejsce. Można ocenić stan nawierzchni poszczególnych dróg w zależności od tego, kto jest zarządzającym, można je ocenić w odniesieniu do obszarów poszczególnych województw i pokazać jak przedstawia się sytuacja.

Myślę, że dokument należy uzupełnić zgodnie z państwa uwagami. Jednak gdy będzie zawierał wszystkie informacje, znów będzie nieczytelny. Jeśli chodzi o metodykę dokumentu, musimy się umówić, czego chcemy. Forma zaprezentowana przez pana Mosieja w ubiegłym roku została pochwalona przez Komisję. W dniu dzisiejszym otrzymał on naganę, za brak wersji książkowej.

Uważam, że mieszkamy w jednym państwie i ten dokument nie powinien powielać wszystkich raportów tworzonych przez policję. Nie są to dokumenty tajne, można zawsze odwiedzić jej strony internetowe. Przedstawiony dokument opisuje sytuację, przy wykorzystaniu wiedzy wszystkich resortów. Tak powinien być skonstruowany. Uważam, że wiele uwag wartych jest wykorzystania. Nie potwierdzam wizji, że dokument jest fatalny i w związku ze zmianami należałoby go odrzucić.

To wszystkie informacje, jakie chciałem przekazać.

Jeśli pragną państwo usłyszeć bardziej szczegółowe odpowiedzi, jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Sformułowane zostały różne opinie – pozytywne i krytyczne. Podczas debaty jest to zrozumiałe, wszystkie opinie mają tę samą wagę. W sposób demokratyczny, stanowisko podejmowane jest większością głosów.

Poproszę o zabranie głosu panią poseł Beatę Bublewicz a następnie – pana posła Bogdana Rzońcę.

Bardzo proszę.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Chciałabym odnieść się do wcześniejszej wypowiedzi pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Doszło do pewnej nieścisłości.

Panie przewodniczący, dziś o godzinie 18.00 procedowali będziemy propozycję zmiany legislacyjnej, odnoszącej się do tematu pieszego oczekującego w bezpiecznej odległości na przejście przez jezdnię, ale nie pieszego zbliżającego się do przejścia. Jest to bardzo ważne, gdyż w krajach, w których bezpieczeństwo pieszych jest większe niż w Polsce (w Niemczech, Wielkiej Brytanii, czy w Szwecji) pierwszeństwo ma pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych. Przepis przez nas przygotowany podąża drogą ewolucji a nie rewolucji. W związku z tym mówimy w nim jako o pieszym oczekującym.

Pan przewodniczący odniósł się do krajów, w których piesi mają mniejsze prawa…

Poseł Piotr Król (PiS):

Zastanawiam się, jak z punktu widzenia pieszego…

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Może zakończę moją wypowiedź, abyśmy zachowali pewien porządek…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Królu, bardzo pana proszę, powiedział pan w dniu dzisiejszym, że jest pan początkującym posłem, ale zapewne zdążył pan już zauważyć, że obowiązuje pewien porządek obrad. Jeśli komuś został udzielony głos, umożliwia mu się wypowiedź.

Bardzo proszę, aby pani poseł kontynuowała.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję.

Odnosimy się ze zrozumieniem dla pana posła, każdy z nas kiedyś był początkującym posłem, ja – dziewięć lat temu – również.

Panie przewodniczący, panie pośle Tchórzewski, zawsze odnoszę się do wiedzy i zaangażowania w bezpieczeństwo ruchu drogowego pana przewodniczącego Tchórzewskiego z dużym szacunkiem i sympatią.

Nie zgadzam się, że państwa (jest ich na szczęście niewiele w Unii Europejskiej), w których pieszy ma mniejsze prawa niż chroniony uczestnik ruchu drogowego, czyli kierowca – są bezpieczniejsze pod względem wypadkowości. Pieszy nie jest w żaden sposób chroniony na drodze. Te państwa są w mniejszości. W państwach, w których najsłabszy uczestnik ruchu drogowego, co wynika z elementarnych zasad sprawiedliwości społecznej, otoczony jest większą troską, możemy zauważyć (pomimo iż ich populacja jest większa niż Polski, np. w Niemczech), ginie ponad połowę mniej pieszych niż w Polsce. W naszym kraju statystyki są zatrważające – w ubiegłym roku co 8 godzin ginął jeden pieszy.

Jestem przekonana (sądzę, że pan przewodniczący Tchórzewski się ze mną zgodzi), iż naszym wspólnym celem jest wprowadzenie dobrych rozwiązań, które przyczynią się do zdecydowanego zmniejszenia ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Są to najsłabsi uczestnicy ruchu drogowego i ich należy chronić. Nie zapominajmy, że mogą to być osoby starsze, dzieci, które mogą inaczej postrzegać odległość od zbliżającego się do nich pojazdu.

Zmiana, o której będziemy dyskutowali o godzinie 18.00, podczas posiedzenia Komisji ,jest potrzebna, aby uczulić chronionych uczestników ruchu drogowego, jakimi są kierowcy, na to, że w przypadku słabszych należy zachować większą troskę i ostrożność. Od kierowców należy wymagać więcej. Powinni wykazać szczególną uwagę i ostrożność podczas jazdy, zwracając uwagę na pieszych.

Jestem przekonana, że – biorąc pod uwagę nasze wspólne cele (ochronę zdrowia i życia ludzi oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych) – uda nam się znaleźć dobre rozwiązanie, w szczególności dla najsłabszych uczestników ruchu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Państwo posłowie podjęli polemikę w dość ważnej kwestii, chodzi o nie chronionych uczestników ruchu: pieszych, rowerzystów. Proszę zauważyć, że nie każdy pieszy jest kierującym, ale każdy kierujący jest pieszym. Sądzę, że warto o tym pamiętać.

Głos ma pan poseł Bogdan Rzońca, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wypowiem się krótko…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie pośle.

Głos *ad vocem* pragnie zabrać pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pragnę powiedzieć, w nawiązaniu do wypowiedzi pani poseł, że w moim wystąpieniu przedstawiłem prośbę o inne podejście do analiz i stawiałem pytania odnośnie skuteczności pewnych rozwiązań prawnych. Nie przyjmowałem w niej wniosków rozstrzygających, gdyż nie czułem się do tego uprawniony, mając na względzie własną wiedzę. W kontekście przedstawionych danych uznałem, że dobrze byłoby, aby zostały obarczone dodatkowymi komentarzami, wynikającymi z analiz. Być może bardziej analitycznie należy podchodzić do już wdrożonych rozwiązań.

Możliwe, że z niektórych rozwiązań prawnych warto się wycofać. Warto badać jakie skutki mają rozwiązania prawne.

Taka była moja intencja.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Proszę pana posła Bogdana Rzońcę o zabranie głosu.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Do dokumentu i wspomnianej sytuacji należy podejść z powagą. Skutki zdarzeń drogowych w naszym kraju wedle oceny przynoszą koszty rzędu 35 mld zł. Jest to porażająca kwota i nie sposób przyjąć do wiadomości, że to tak ogromne wydatki.

Mam prośbę, aby informacja zawierała wyraźne konkluzje i rekomendacje na przyszłość. W dokumencie takiej wagi nie możemy zadowolić się stwierdzeniem typu: „Niestety, polski system transportu drogowego nadal pełen jest rozwiązań narażających człowieka na najcięższe konsekwencje wypadków drogowych" lub, że potrzebne są rozwiązania odgórne lub oddolne.

To nie są rekomendacje lub konkluzje, są to stwierdzenia pokroju „drzewa rosną tuż przy drodze" lub dotyczące niestrzeżonych przejazdów kolejowych.

Tego rodzaju zapisy powinny zostać opatrzone rekomendacjami i metodami rozwiązań, wskazaniem koniecznych zmian. Należy przygotować listę sytuacji wymagających poprawy. Wtedy będziemy, jako posłowie, usprawiedliwieni w naszej dyskusji. Do sporów i polemiki raczej nie dochodzi. Troszczymy się o to, aby na polskich drogach, w ramach możliwości kraju, było coraz lepiej.

Mój wniosek jest taki, aby dokument zakończony został konkluzjami i rekomendacjami.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Głos ma pan poseł Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Chciałem przeprosić panią poseł, że śmiałem przerwać jej wypowiedź…

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Nie gniewam się, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mój prezes mawia: „bywamy dobrze wychowani".

Krótki staż ma czasem tę zaletę, że udaje się uniknąć oderwania od rzeczywistości.

Proszę się nie gniewać, ale słucham o definicjach pieszego kroczącego, pieszego zastanawiającego się, pieszego robiącego pierwszy krok, pierwszego zdecydowanego, wiele można kryteriów stworzyć. Każdy z nas może to zrobić.

Nie wiem, w jaki sposób wpłynie to na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Moim zdaniem (to tajemnica poliszynela), jednym z kluczowych problemów są przestępstwa drogowe popełniane pod wpływem alkoholu.

Spoglądam na przedstawicieli policji, nikt o tym nie mówi. Dokonano kiedyś analizy – w jednym mieście w Polsce jest więcej punktów sprzedających alkohol niż na terenie całej Norwegii. Można uznać, że ten naród jest kompletnie oderwany od rzeczywistości. Przestępstwa drogowe są popełniane pod wpływem alkoholu i narkotyków. Taka jest główna przyczyna a nie definiowanie pieszego.

Rozumiem dobre intencje, ale nimi jest piekło wybrukowane.

Zawsze zastanawiam się (nie ma jeszcze zbyt wielu autostrad w naszym kraju), dlaczego na każdej stacji benzynowej dostępny jest alkohol (nie jestem zwolennikiem prohibicji), po co alkohol sprzedaje się na stacjach benzynowych przy autostradzie? Czy jadąc do cioci mogę zostać natchniony potrzebą zakupu trunku? Łatwość dostępu do alkoholu dla kierujących pojazdami jest w Polsce porażająca. Nie chodzi o to, żeby nie sprzedawać alkoholu. Sprzedawanie go na autostradzie może być przyczyną kolizji. Później jesteśmy zaskoczeni liczbą wypadków oraz tym, ile osób spowodowało je pod wpływem alkoholu.

Takie są smutne fakty.

Sugeruję, abyśmy nie tworzyli definicji pieszego kroczącego, refleksyjnego itp., ale zastanowili się nad tym, jaki wpływ na statystyki mają osoby pod wpływem alkoholu uczestniczące w wypadkach.

Dziękuję.
Jeszcze raz przepraszam panią poseł, że jej przerwałem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.
Pani poseł ma głos.
Proszę nie prowadzić polemiki, wszyscy mamy prawo wyrazić opinię.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Oczywiście.
Dziękuję, panie przewodniczący.
Nie mam zamiaru prowadzić polemiki. Lubię jasne sytuacje. W tak fachowym gronie, w jakim się znajdujemy, nie możemy akceptować wypowiedzi wynikających być może z małego doświadczenia w danej tematyce.
Panie pośle, nie musi mnie pan przepraszać, bowiem nie stało się nic złego. Praca w Sejmie polega na wymianie poglądów, dyskusji. Posłowie muszą to robić w oparciu o pewien porządek, gdyż jest to wtedy łatwiejsze i dobrze jest trzymać standardy.
Pragnę zauważyć, że nikt nie planuje tworzyć definicji. Jesteśmy tu po to, aby znaleźć takie rozwiązania prawne, które doprowadzą do zmniejszenia śmiertelności niechronionych uczestników ruchu drogowego w Polsce. Jeśli dochodzi do sytuacji, że co 8 godzin w ubiegłym roku ginął jeden pieszy, wszyscy zdajemy sobie sprawę, że nie można się na to zgodzić. Należy dołożyć starań, aby wprowadzić wiele rozwiązań, które zmienią ten stan rzeczy. Nie może być tak, że spośród wszystkich zabitych w Polsce, 1140 osób stanowią piesi. Wszyscy mamy jasność, patrząc na te statystyki, że coś bardzo złego się dzieje i należy zmienić przepisy. Tym się zajmujemy.
Zapraszam pana posła do udziału w posiedzeniu podkomisji o godzinie 18.00. Będziemy mogli zastanawiać się dalej nad tym tematem.
Kolejna kwestia (nic nie jest tajemnicą poliszynela) – opieramy się na statystykach. Panie pośle, rozumiem, że ma pan podzielność uwagi, ja również, ale wolałabym, aby pan usłyszał to, co za chwilę powiem. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierowców są trzecią w kolejności przyczyną tragedii. Największe znaczenie ma nadmierna prędkość. Nie jest tak, że alkohol jest główną przyczyną wszystkich śmierci na drodze.
Pozostaję otwarta na współpracę. Zachęcam do zgłębienia statystyk i trendów światowych – jak sytuacja przedstawia się w innych krajach, które mają duże doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale przede wszystkim krajów, które osiągają pozytywne efekty. Mam na myśli kraje skandynawskie a – jeśli chodzi o pieszych – Holandię, Niemcy. Proszę porównać te rozwiązania i wtedy dojdzie pan do wniosków, które sądzę, że będą dalekie od wygłaszanych obecnie przez pana opinii.
Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.
Pragnę zapytać, czy ktoś z państwa chciał zabrać głos?
Nie słyszę zgłoszeń.
Pozwolą państwo, że przedstawię kilka zdań podsumowania.
Nic nowego nie odkryję, jeśli stwierdzę, że kolejny raport o stanie bezpieczeństwa na polskich drogach wykazuje, że objęliśmy właściwy kierunek zmian i sytuacja się poprawia. Nie ukrywam, że jest to następstwem faktu, że od kilku lat nadajemy stosowną rangę temu problemowi. Wystarczy, że przypomnę, iż na sto tysięcy osób jeszcze dziesięć lat temu ginęło od dwunastu do piętnastu uczestników ruchu, w raporcie obecnie jest to dziewięciu (kraje skandynawskie, co przed chwilą zauważyła pani poseł Bublewicz, oscylują na poziomie od jednego do trzech).
Mamy jeszcze poważną lekcję do odrobienia.
Fakt, że bezpieczeństwo na polskich drogach zależy od nas wszystkich nie jest czymś, o czym musimy się przekonywać. Wszyscy powinniśmy pracować nad tym, aby wskaźniki nie odbiegały tak znacząco od europejskich standardów.
Pragnę zwrócić się z prośbą do pana dyrektora Andrzeja Maciejewskiego, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz resortu infrastruktury.

Na przełomie ostatnich lat, dzięki wielkim inwestycjom infrastrukturalnym i drogowym, szczególnie na terenie dużych miast, poprawiła się infrastruktura drogowa. Mówił o tym pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Zwiększamy przepustowość na ulicach miast, budując drogi dwujezdniowe. Czy nie warto byłoby rozważyć podniesienia prędkości na ulicach dwujezdniowych? Praktyki stosowane są takie że podnoszony jest stan techniczny a ograniczenie prędkości do 50 km/h pozostaje. Oczywiście, ustawiane są fotoradary. Nie uważam, że to dobra praktyka. Warto się nad tym zastanowić. Nie chciałbym niczego narzucać, gdyż samorządy gospodarują swoim terytorium najlepiej. Również mam za sobą karierę samorządowca.

Wydaje mi się, że Warszawa byłaby dobrym przykładem dla podnoszenia prędkości na drogach dwujezdniowych. Jeśli chcemy zwiększyć przepustowość ulic, nie ograniczajmy prędkości jazdy.

Oczywiście, bezpieczeństwo jest na pierwszym miejscu.

Wysoka Komisjo, po wysłuchaniu dyskusji, proponuję przyjęcie informacji.

W sali plenarnej odbędzie się debata w tej sprawie.

Proponuję, aby sprawozdanie z naszych obrad złożył pan poseł Andrzej Kania.

Czy są inne propozycje?

Nie słyszę. Wobec powyższego stwierdzam…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W trakcie mojego wystąpienia złożyłem wniosek o odrzucenie raportu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie usłyszałem takiego wniosku.

Pytałem panią poseł Bukiewicz, czy pan poseł Adamczyk składał wniosek w tej sprawie i odpowiedziała mi, że nie.

Przepraszam, proszę o złożenie tego wniosku.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Powtórzę mój wniosek: wnoszę o odrzucenie sprawozdania dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego przygotowanego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Złożyłem wniosek o przyjęcie tego raportu.

Proszę sekretariat o sprawdzenie, czy mamy kworum.

Ogłaszam piętnaście minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę o zajęcie miejsc.

Nie widzę pana posła Kani, który ma zostać sprawozdawcą.

Proszę o sprawdzenie kworum.

Wysoka Komisjo, w trakcie debaty zostały sformułowane dwa wnioski – o odrzucenie informacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2013 oraz o jej przyjęciu.

Poddam pod głosowanie w pierwszej kolejności wniosek o odrzucenie złożonej informacji.

Kto z państwa jest za? (3)

Kto jest przeciw? (13)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję, wniosek nie uzyskał większości.

Poddaję pod głosowanie wniosek o przyjęciu informacji.

Kto jest za? (13)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał? (0)

Stwierdzam, że Komisja przyjęła informację w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2013.

Podtrzymuję propozycję, aby sprawozdanie z dzisiejszej pracy na sali plenarnej złożył pan poseł Andrzej Kania.

Czy są inne propozycje?

Nie słyszę.

Dziękuję.

Stwierdzam, że poseł Andrzej Kania jest posłem sprawozdawcą.

Życzę owocnych obrad i gratuluję.

Droga Komisjo, szanowni państwo, wobec wyczerpania porządku, zamykam posiedzenie.

Dziękuję państwu za aktywny udział.